Vers les routes les plus sûres au monde

Transports Canada Transport Canada

Canada

VISION SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2001

MISE AU POINT 2000

CCATM • CCMTA

CONSEIL CANADIEN DES ADMINISTRATEURS EN TRANSPORT MOTORISÉ
CANADIAN COUNCIL OF MOTOR TRANSPORT ADMINISTRATORS

L'adoption du programme Vision sécurité routière 2001 par le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) et l'appui officiel de tous les ministres responsables des transports et de la sécurité routière à ses principes directeurs en 1996 représentaient des étapes cruciales pour le milieu de la sécurité routière au Canada.

Les rapports antérieurs sur Vision sécurité routière présentaient le programme et les initiatives récentes en matière de sécurité routière, qui avaient porté fruit au Canada et dans plusieurs autres pays avancés dans le domaine.

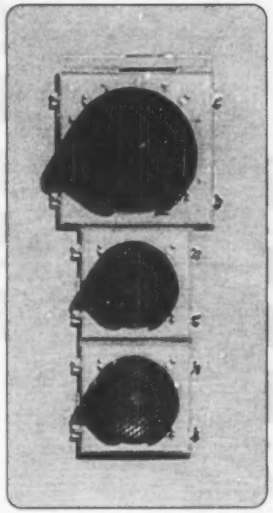
La présente mise à jour se penche sur les résultats du programme depuis ses débuts. Elle donne aussi un aperçu du nouveau plan — Vision sécurité routière 2010 — qui a été approuvé par le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière en octobre 2000.

Le CCATM est une organisation à but non lucratif qui regroupe des représentants des administrations provinciales, territoriales, et fédérale du Canada. Par des consultations collectives, le CCATM prend des décisions d'ordre administratif et opérationnel concernant les permis de conduire, l'immatriculation des véhicules et le contrôle des transports automobiles, ainsi que la sécurité routière.

101-04332/

VISION SÉCURITÉ ROUTIÈRE

2001



Vision sécurité routière est une initiative d'envergure nationale ayant pour objet de doter le Canada des routes les plus sûres au monde. Depuis son lancement officiel en 1996, Vision 2001 bénéficie de l'appui de tous les pouvoirs publics, de même que des intervenants clés des secteurs public et privé, et regroupe une large gamme d'initiatives mettant l'accent sur les usagers de la route, les réseaux routiers et les véhicules.

Les initiatives de Vision sécurité routière 2001 ont pour but :

- de sensibiliser le public aux questions relatives à la sécurité routière
- d'améliorer la communication et la collaboration entre les différents organismes voués à la sécurité routière
- de renforcer les mesures d'application
- d'améliorer la collecte de données et la qualité de l'information sur la sécurité routière dans l'ensemble du pays

TOUR D'HORIZON

LE DÉFI ROUTIER AU CANADA

Les véhicules automobiles aident les Canadiens à surmonter les obstacles fondamentaux de leur pays : son étendue géographique et son climat rude. Avec leurs 900 000 kilomètres de routes, plus de 18 millions de véhicules immatriculés et près de 21 millions de permis de conduire, les Canadiens font partie des populations les plus mobiles de la planète. Cette mobilité exige cependant une grosse rançon. L'an dernier, les collisions de véhicules automobiles ont tué près de 3 000 usagers de la route, en ont blessé 222 000, beaucoup d'entre eux sérieusement. Les particuliers paient un prix terrible. Collectivement, il en coûte au moins 10 milliards de dollars par année au système de santé du Canada (environ 1 % du PIB).

L'APPROCHE CANADIENNE SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE : RESPONSABILITÉS PARTAGÉES

Au Canada, les gouvernements fédéral, provinciaux/territoriaux et municipaux se partagent la responsabilité de la sécurité routière. Le gouvernement fédéral est responsable des normes de sécurité pour les véhicules neufs (*Loi sur la sécurité des véhicules automobiles*) et de la qualification en matière de sécurité des véhicules commerciaux faisant du transport interprovincial (*Loi de 1987 sur les transports routiers*). Les provinces, les territoires et les municipalités se chargent de l'entretien et de l'aménagement des routes, de la conduite des véhicules commerciaux, des certificats d'immatriculation et des permis de conduire ainsi que de l'élaboration et la mise en oeuvre d'initiatives de sécurité locales. Des organismes clés non gouvernementaux jouent aussi un rôle important dans l'élaboration et la mise en œuvre de programmes sur la sécurité routière.

Ce partage de responsabilité s'est avéré extrêmement efficace. Collectivement, les intervenants ont fait de grands progrès pour faire cesser le carnage routier.

Depuis le début des années 1970, le nombre de véhicules sur les routes du Canada a presque doublé, et pourtant le nombre de décès causé par des accidents de la route a baissé de moitié. Cet accomplissement remarquable est dû à une combinaison de facteurs, dont : les interventions visant à obliger les automobilistes à attacher leur ceinture de sécurité et à les empêcher de conduire après avoir consommé de l'alcool, le renforcement des normes de sécurité pour les véhicules neufs et les améliorations des infrastructures des routes et des services d'urgence médicale.

DEPUIS LA MISE EN ŒUVRE DE VISION, LES ROUTES SONT PLUS SÛRES

Les déplacements sur les routes canadiennes sont plus sûrs aujourd'hui qu'ils l'étaient en 1996, lorsque Vision sécurité routière 2001 a été officiellement lancé. Le nombre d'usagers de la route tués ou sérieusement blessés a baissé de 4 % et de 13 %, malgré l'aug-

La mobilité croissante a causé un nombre bouleversant de décès et impose des coûts énormes au système de santé.

Depuis le début des années 1970, le nombre de véhicules sur les routes du Canada a presque doublé, et pourtant le nombre de décès causé par des accidents de la route a baissé de moitié.

TOUR D'HORIZON

Les initiatives sur la sécurité routière de ces 30 dernières années ont permis de réduire de façon constante les collisions mortelles et les blessures graves.

mentation constante du nombre d'automobilistes et de véhicules. Le niveau de sécurité routière au Canada, calculé selon le « nombre de décès par véhicule automobile immatriculé », s'est amélioré de 10 %. L'utilisation de la ceinture de sécurité par les Canadiens, déjà classée parmi les meilleures au monde, a légèrement augmenté, passant de presque 89 % à 90 %, et le pourcentage des conducteurs tués dans une collision après avoir consommé de l'alcool a baissé de 13 % sur la période de base de 1990-1995.

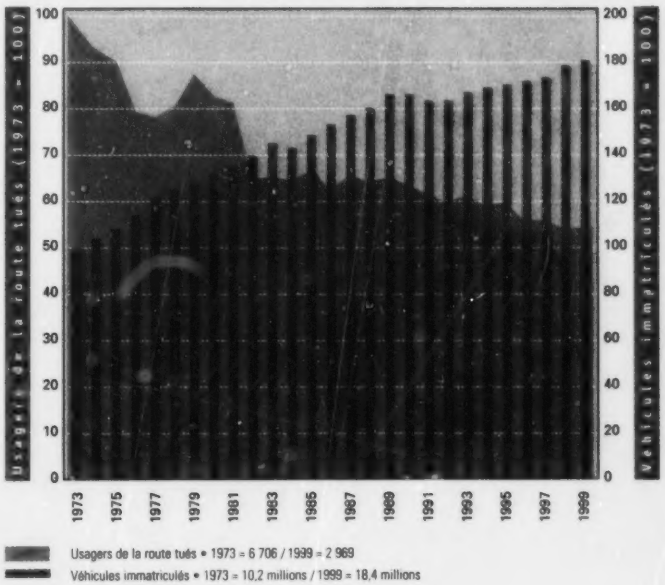
INITIATIVES APPUYANT VISION SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2001

La sécurité routière s'est récemment améliorée grâce à de nombreuses initiatives visant à appuyer les quatre priorités stratégiques de Vision 2001, comme :

Accroître la sensibilisation du public

- Opération Impact — activité annuelle parrainée par l'Association canadienne des chefs de police, pour laquelle des agents de police de première ligne venant de 2 000 postes de police dans tout le pays mènent une opération-éclair d'une journée pour informer les automobilistes sur les avantages de bien boucler sa ceinture et d'utiliser des dispositifs de retenue pour enfants et sur les dangers de conduire après avoir consommé de l'alcool;
- l'adoption, dans beaucoup de provinces et territoires, de systèmes d'octroi du permis par étapes permettant aux conducteurs novices d'apprendre à conduire graduellement dans des situations à faibles risques;
- des campagnes visant à promouvoir l'utilisation adéquate des dispositifs de retenue pour enfants, la sécurité en autobus scolaire, les zones de sécurité désignées et la conduite en hiver.

Le progrès a été constant — le nombre de morts a diminué et le nombre de véhicules immatriculés a augmenté



Communication, collaboration et coopération

• Création et promotion de groupes de travail, de comités et de groupes de projets où siègent des représentants de tout le pays pour étudier les problèmes de sécurité routière connus ou nouveaux et pour créer et mettre en œuvre des initiatives visant à rendre les routes plus sécuritaires;

• Partenariat de plusieurs services de police et d'organismes gouvernementaux pour mettre au point un projet pilote dont le mandat est de fournir aux services de police un modèle de collaboration avec les ressources policières afin de cibler les comportements à hauts risques des usagers de la route;

• Augmentation de la coopération entre tous les intervenants dans le domaine du transport par camion et par autobus afin de renforcer les normes de sécurité, y compris le Code national de sécurité et d'améliorer la sécurité du transport par véhicule commercial.

Renforcement de l'application des règlements

• Améliorer les initiatives gouvernementales, l'application des lois par la police, renforcer les amendes et les peines aux récidivistes pour les dissuader de conduire après avoir consommé de l'alcool.

Amélioration des données

• Disponibilité de données nationales plus globales sur les collisions des véhicules et de meilleure qualité et, pour la première fois, disponibilité de données sur la proximité (kilométrage des véhicules) pour permettre aux chercheurs sur la sécurité routière de cerner les problèmes plus rapidement et de trouver des solutions plus opportunes;

• Mise au point d'un système qui repose à la fois sur des applications informatiques et sur les communications appelé système d'applications technologiques en sécurité routière (STARS), qui automatise les données sur les collisions routières et les fonctions administratives qui s'y rapportent.

Les initiatives appuyant les priorités stratégiques de Vision sécurité routière 2001 ont contribué à rendre les routes plus sécuritaires.

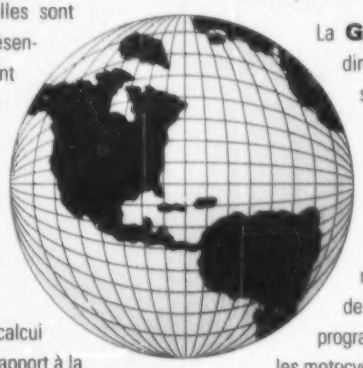
TOUR D'HORIZON

LE CANADA ET LE MONDE

Comparaisons internationales

Dans le monde entier, pour évaluer les niveaux de sécurité routière, on compare le plus souvent le nombre d'usagers de la route tués sur 10 000 véhicules automobiles immatriculés. En 1999, le Canada s'est classé au 9e rang parmi les pays industrialisés, avec un taux d'accidents mortels demeuré presque inchangé depuis 1998.

Ces statistiques comparatives ont été choisies parce qu'elles sont facilement disponibles dans la plupart des pays, mais elles présentent un certain nombre de problèmes. Une évaluation reposant sur un seul indicateur est parfois trompeuse, puisqu'elle omet souvent les facteurs particuliers à chaque pays. Divers facteurs comme l'étendue du pays, la densité de la population, les conditions économiques, l'infrastructure routière, l'utilisation des transports en commun, la culture, les tendances touristiques et le climat influencent beaucoup les statistiques relatives aux victimes de la route.



La plupart des chercheurs sur la sécurité routière préfèrent un calcul statistique différent : le nombre d'usagers de la route tués par rapport à la distance parcourue par le véhicule. Cette statistique est maintenant disponible au Canada grâce aux efforts des intervenants qui appuient les priorités stratégiques de Vision sécurité routière 2001.

En 1999, selon cet indicateur, le Canada est demeuré au 8e rang de la sécurité routière internationale. Seule l'Australie est demeurée au même rang selon les indicateurs du nombre de décès par kilomètre-véhicule et du nombre de décès par véhicule automobile immatriculé. Il est évident que certains des autres « pays sécuritaires » du monde se sont classés assez différemment suivant l'indicateur utilisé.

Initiatives et objectifs ambitieux d'autres pays

Le Canada n'est pas le seul à vouloir améliorer son niveau de sécurité routière. La plupart des pays qui ont le meilleur niveau de sécurité routière ont établi des objectifs ambitieux à long terme et ont lancé des interventions rigoureuses pour réaliser ces objectifs.

La **Grande-Bretagne** vise, pour 2010, une diminution du nombre de personnes tuées ou sérieusement blessées de 40 % et une réduction du nombre d'enfants tués ou sérieusement blessés de 50 %, de meilleures initiatives contre l'alcool et la drogue au volant, une amélioration de l'infrastructure routière, des normes plus exigeantes pour les écoles de conduite automobile, de meilleurs programmes de sécurité pour les enfants, les motocyclistes et les usagers vulnérables, et des campagnes incitant les conducteurs à réduire la vitesse.

La **Suède** s'est fixé jusqu'à 2007 pour réduire de 50 % les décès et les blessures graves causés par les accidents de la route en suivant son initiative Vision zéro, selon laquelle personne ne perdra la vie ou ne sera gravement blessé en empruntant

Les facteurs démographiques et la mesure utilisée pour comparer les niveaux de sécurité routière des différents pays influent souvent considérablement sur le classement des divers pays du monde.

LE CANADA ET LE MONDE

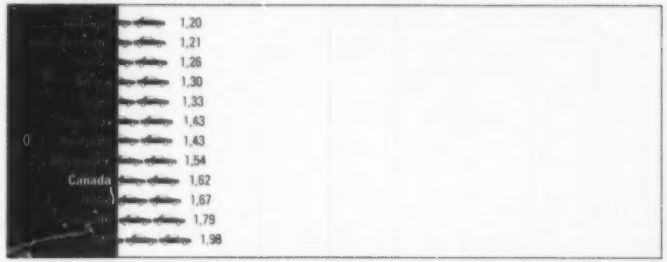
En 1999, le niveau de sécurité routière du Canada, mesurée selon le nombre de décès par milliard de kilomètres-véhicule, s'est classé 8e parmi les pays membres de l'OCDE.

La plupart des pays qui ont le meilleur niveau de sécurité routière ont établi des objectifs ambitieux à long terme pour rendre les routes plus sécuritaires.

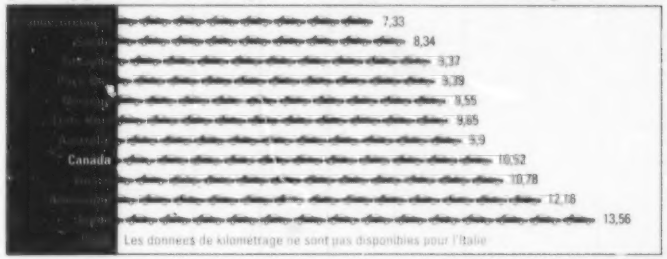
le système de transports, et ce, en lançant des programmes incitant les cyclistes à porter leur casque protecteur et les automobilistes à réduire la vitesse et à ne pas conduire après avoir consommé de l'alcool; en prenant des mesures pour ralentir la circulation; en exi-geant la pose de pneus d'hiver; en installant des garde-fous au centre; enfin, en enlevant les abords dangereux de certaines routes rurales.

D'ici à 2005, la **Finlande** vise à réduire les accidents mortels à un maximum de 250 et de réduire le nombre des blessés graves aux chiffres des années 1990, à lancer des initiatives pour réduire l'alcool au volant, à cerner et éliminer les points dangereux des artères urbaines et des routes rurales, à enlever les obstacles aux abords des chemins et faire réduire la vitesse sur les routes rurales, à construire des trottoirs pour les piétons et des pistes cyclables dans les zones urbaines à forte densité et à réduire les collisions frontales et en sortie de route.

Nombre de morts par 10 000 véhicules immatriculés



par rapport aux décès par milliard de km-véhicule parcourus



Pays sélectionnés membres de l'OCDE - 1999

Nombre de morts par 10 000 véhicules immatriculés
Nombre de morts par milliard de kilomètres-véhicule parcourus

Les **Pays-Bas** veulent que d'ici à 2010, les accidents mortels ne se chiffrent qu'à 750 ou moins et les blessés hospitalisés à 14 000 ou moins; on va lancer des initiatives pour réduire l'alcool au volant, l'excès de vitesse et d'autres comportements dangereux et mettre en valeur la sécurité des cyclistes et des poids lourds; on va adopter un programme à plusieurs volets intitulé « une sécurité routière durable » qui inclut l'amélioration du code de la route et des infrastructures routières.

LE CANADA ET LE MONDE

La **Norvège** a décidé que d'ici à 2012, les accidents mortels se chiffreront à 200 ou moins; on a élaboré de nouvelles directives pour réduire la limite de vitesse (70 km/h) sur les routes considérées comme dangereuses; on a banni l'utilisation des téléphones cellulaires au volant; on a abaissé l'alcoolémie à 20 mg %; on a amélioré les routes et les infrastructures routières et l'on a mis en œuvre des programmes d'éducation visant à améliorer le comportement des usagers de la route.

Les **États-Unis** ont décidé de réduire de 20 % les accidents mortels ou les accidents causant des blessures d'ici 2008 et de réduire de 50 % les accidents mortels impliquant des véhicules commerciaux d'ici à 2010. Ils ont lancé des initiatives pour réduire l'alcool au volant, accroître le port de la ceinture de sécurité, augmenter la sécurité de l'infrastructure du transport, améliorer les services d'urgence médicale, mieux informer le public et diriger l'éducation vers les conducteurs à risque élevé, renforcer l'application des lois concernant les conducteurs qui ne s'arrêtent pas aux feux rouges, qui font de l'excès de vitesse, qui changent de voie d'une manière dangereuse et qui bravent les barrières de passages à niveau. Ils vont aussi se servir de la technologie de pointe pour augmenter la stabilité des véhicules et faciliter la conduite.

L'**Australie** a l'intention de réduire le nombre d'accidents mortels de 40 % par 100 000 habitants en 2010. Elle a lancé des initiatives stratégiques visant à améliorer le comportement des usagers de la route, la compatibilité des véhicules, la protection des occupants, les services de traumatologie et de réadaptation, et les services médicaux. Elle renforce les politiques sur la sécurité routière, utilise la technologie pour réduire les erreurs humaines et encourage sa population à utiliser d'autres moyens de transport que leurs automobiles.

La **Suisse** vise 350 accidents mortels ou moins d'ici à 2010 (l'objectif de Vision zéro est d'éliminer les décès et blessures graves); on fait une promotion intense du port de la ceinture de sécurité et du casque de protection; on a amélioré l'infrastructure routière et pris des mesures pour ralentir le trafic; on a intensifié les campagnes d'éducation de la population et renforcé les mesures d'application, particulièrement en ce qui a trait à l'alcool au volant; on a déposé une loi pour réduire le taux d'alcoolémie à 50 mg %.

L'**Allemagne** se concentre (d'ici à 2010) sur des mesures de réduction du nombre d'accidents impliquant les usagers vulnérables de la route, les jeunes conducteurs et les véhicules à chargement lourd, ainsi que des collisions qui surviennent sur les routes rurales.

Le **Japon** a l'objectif de réduire de 1 500 le nombre des accidents mortels et compte réduire de 20 % le nombre d'accidents impliquant des véhicules commerciaux; on a interdit l'utilisation des téléphones cellulaires au volant; on a amélioré l'infrastructure routière, ainsi que les services de secours et de traitement médical; on a intensifié les programmes d'éducation de la population; on a mis au point des mesures de sécurité basées sur des systèmes de transport intelligents, et l'on a modifié le formulaire national de rapport sur les collisions de la route en ce qui a trait à l'utilisation du téléphone mobile et aux systèmes de navigation informatisés dans les automobiles.

LE CANADA ET LE MONDE

AU-DELÀ DE 2001

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DEMEURE UN PROBLÈME CRITIQUE AU CANADA

Bien que l'on ait apporté des améliorations considérables dans le domaine de la sécurité routière, le nombre de victimes est un rappel sinistre de ce qu'il nous reste à faire :

Parmi les 2 969 usagers de la route tués et les 17 500 personnes gravement blessées dans des accidents de la route en 1999 :

- l'alcool a causé plus de 1 200 décès et plus de 3 600 blessures graves;
- Presque 900 décès et plus de 2 900 blessures graves ont été attribués à des automobilistes qui ne portaient pas leur ceinture de sécurité;
- environ 800 usagers de la route sont morts et près 7 500 ont été gravement blessés dans des collisions survenues à des intersections;
- l'excès de vitesse a causé 500 morts et 2 000 blessures graves;
- environ 1 500 automobilistes ont été tués et près de 7 400 sérieusement blessés dans des accidents survenus sur des routes rurales.

Soulignons que les accidents sont souvent causés par une combinaison de facteurs. Par exemple, dans le cas des accidents mortels liés à l'alcool au volant, le non-port de la ceinture de sécurité et l'excès de vitesse sont souvent cités comme facteurs contributifs. Si l'on tient compte de tous ces facteurs, les chiffres mentionnés ci-dessus excèdent le nombre réel de morts et de blessés graves dans tout le pays.

VISION SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2010 — NOUVELLES PRIORITÉS DU CANADA

En octobre 2000, le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière ont ajouté un volet ambitieux à l'initiative Vision sécurité routière. Vision sécurité routière 2010 conservera l'objectif et les priorités stratégiques du programme initial, mais on y ajoutera un objectif national visant à réduire le nombre de morts et de blessés graves ainsi qu'un certain nombre d'objectifs secondaires. On espère ainsi encourager la participation des intervenants et inciter la création d'initiatives visant à réduire les accidents mortels et contribuant à l'atteinte des objectifs.

Malgré les améliorations considérables apportées au cours de ces 30 dernières années, les mêmes comportements à risque élevé des usagers de la route — l'alcool au volant, le non-port de la ceinture de sécurité et la vitesse excessive — continuent de hanter les routes canadiennes.

AU-DELÀ DE 2001

Bien que 90 % des automobilistes bouclent régulièrement leur ceinture de sécurité, près de 40 % des occupants tués et de 20 % des occupants gravement blessés ne la portaient pas.

L'OBJECTIF NATIONAL

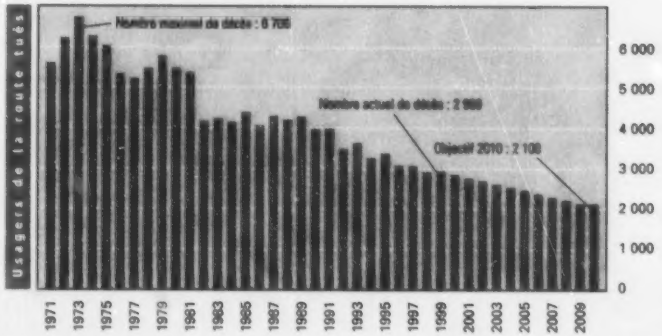
Pour la période de 2008 à 2010, l'objectif national est de diminuer de 30 % la moyenne des décès et des blessures graves des usagers de la route (par rapport aux chiffres de 1996 à 2001).

OBJECTIFS SECONDAIRES

Les objectifs secondaires visent les facteurs causant le plus grand nombre de blessures graves et qu'il serait les plus faciles de réduire. Ces objectifs sont les suivants :

- *Que 95 % de tous les occupants de véhicules automobiles bouclent leur ceinture de sécurité et utilisent adéquatement les dispositifs de retenue pour enfants.* Cet objectif amélioré s'appliquera désormais à tous les occupants des véhicules automobiles plutôt que seulement aux voitures de tourisme (objectif initial du Programme canadien sur la protection des occupants 2001);
- *Réduire de 40 % le nombre d'occupants morts ou gravement blessés pour n'avoir pas bouclé leur ceinture.* Bien que les études canadiennes indiquent que neuf Canadiens sur dix bouclent régulièrement leur ceinture de sécurité, près de 40 % des occupants morts et 20 % des occupants gravement blessés ne la portaient pas.
- *Réduire de 40 % le nombre des usagers de la route morts ou gravement blessés dans des accidents causés par l'alcool au volant.* L'alcool au volant n'est plus socialement acceptable. Cependant, le renforcement de l'application de la loi, de sévères pénalités et des campagnes de sensibilisation ciblées ont eu un certain succès pour décourager les conducteurs qui persistent à conduire avec des facultés affaiblies.

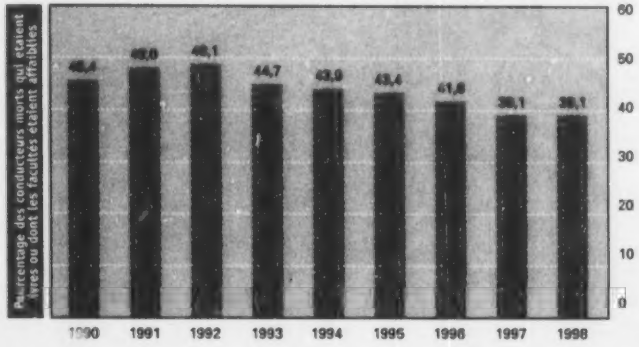
Le nombre actuel total de morts de la route est inférieur à la moitié du maximum atteint... Vision sécurité routière 2010 cherche à activer cette tendance



Type de victime	Sans ceinture (%) 1994-1998 Moyenne	Sans ceinture (%) 1999
Conducteurs tués	38,7	37,0
Conducteurs gravement blessés	17,1	16,9
Passagers tués	40,4	41,5
Passagers gravement blessés	24,6	24,0
Enfants tués (moins de 4 ans)	23,0	6,7
Enfants gravement blessés	15,2	16,5

AU-DELÀ DE 2001

Malgré le plus grand nombre d'interventions rigoureuses portant sur l'alcool au volant, le progrès a été lent



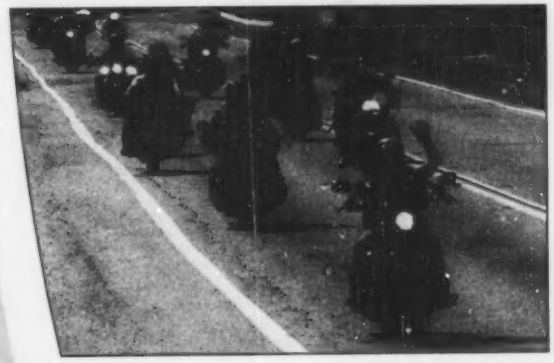
• *Réduire de 20 % le nombre des usagers de la route tués ou gravement blessés dans des accidents survenus à des intersections ou dus à un excès de vitesse.* Environ un usager de la route sur quatre meurt dans un accident survenu à une intersection. La vitesse excessive et le passage à un feu rouge sont souvent cités comme étant des facteurs contributifs.

• *Réduire de 20 % le pourcentage des conducteurs qui commettent trois infractions à risque élevé (deux si ces infractions sont liées à l'alcool au volant) sur une période de deux ans.* Cherchant à freiner ce comportement, les intervenants de la sécurité routière de tous les territoires de compétence proposent des mesures visant à identifier les conducteurs qui, régulièrement, conduisent après avoir bu, ne bouclent pas leur ceinture de sécurité, font de l'excès de vitesse, brûlent des feux rouges, et commettent d'autres infractions dangereuses. On espère que ces profils de conducteurs à risque élevé assureront le succès de l'élaboration et de la mise en application des interventions.

• *Réduire de 20 p. cent le nombre de jeunes conducteurs et motocyclistes (de 16 à 19 ans) tués ou gravement blessés dans des accidents.* Malgré la mise en œuvre du système d'octroi du permis par étapes dans un grand nombre de territoires, les jeunes conducteurs sont souvent surreprésentés dans les statistiques sur les accidents graves. Bien qu'ils ne représentent que 5 % de la population qui détient un permis de conduire, ils constituent près de 9 % des conducteurs tués et plus de 11 % des blessés graves.

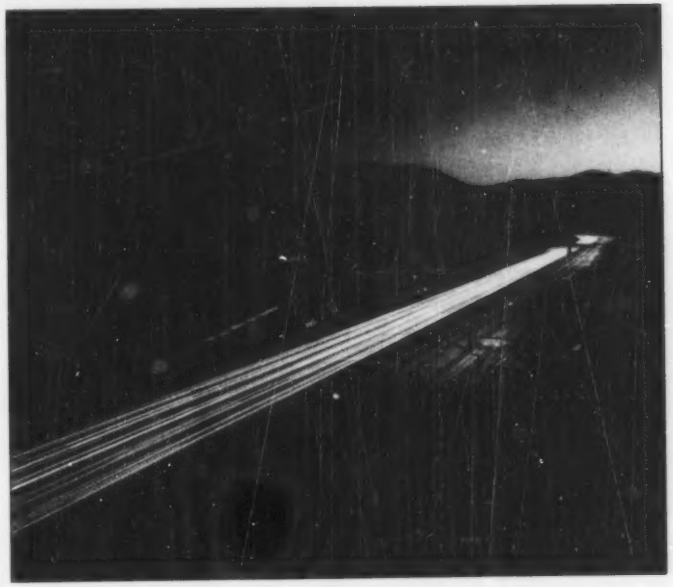
Environ 70 % des conducteurs morts en état d'ébriété avaient plus que deux fois la limite légale d'alcool dans le sang.

Un agent de sauvetage aide la victime d'une collision



- *Réduire de 20 % le nombre d'usagers de la route tués ou gravement blessés dans des accidents impliquant des véhicules commerciaux.* Les normes du Code national de sécurité constituent la base de sécurité des autocars et des camions au Canada. Ces normes, qui régissent l'arrimage des cargaisons, les heures de conduite des chauffeurs et les cotes de sécurité des transporteurs, ont réussi à amortir l'augmentation considérable de l'exploitation de camions commerciaux au cours des cinq dernières années; ainsi, le nombre de morts ou de blessés graves impliquant ces véhicules est demeuré relativement stable. Malgré cela, chaque année, environ 600 usagers de la route meurent et près de 1 800 sont gravement blessés dans des accidents impliquant des transporteurs commerciaux. La plupart de ces victimes sont les passagers d'un autre véhicule. On envisage de lancer des initiatives d'éducation des automobilistes sur la conduite sécuritaire près des transporteurs commerciaux.

- *Réduire de 30 % le nombre d'usagers vulnérables de la route (piétons, motocyclistes et cyclistes) tués ou sérieusement blessés.* Bien qu'on ait compté plus de 600 morts et 3 500 blessés graves parmi les usagers vulnérables de la route, il n'existe toujours pas d'initiatives nationales visant à rendre les déplacements plus sécuritaires pour ces usagers de la route.



AU-DELÀ DE 2001

On fait appel à de nombreux services pour les opérations de sauvetage

• *Réduire de 40 % le nombre d'usagers de la route tués ou gravement blessés sur les routes rurales.* Près de la moitié de tous les décès et environ 40 % de toutes les blessures graves se produisent sur des routes rurales où les limites de vitesse sont inscrites à 80 ou 90 km/h. En renforçant l'éducation et en accroissant la sensibilisation sur les problèmes des routes rurales, en améliorant la conception des routes et des véhicules, en améliorant les services d'urgence médicale et en renforçant l'application des lois, on réussira de toute évidence à réduire le nombre des victimes sur les routes rurales.

En plus de proposer de nouveaux objectifs quantitatifs, ces nouvelles priorités incluront l'adoption du système d'octroi du permis par étapes, l'établissement de protocoles innovateurs de surveillance communautaire ainsi que le lancement de campagnes d'éducation de la population sur la sécurité des cyclistes. On y recommande aussi l'amélioration de la saisie et du couplage des données sur les accidents et la vulnérabilité.

Bien que ces objectifs visent principalement les usagers de la route, pour améliorer la sécurité routière du Canada à tous les niveaux, il faudra aussi améliorer les réseaux routiers et les véhicules. Le travail des experts en conception automobile et en sécurité routière contribueront considérablement au succès de Vision sécurité routière 2010.

Les objectifs fixés par Vision sécurité routière 2010 sont ambitieux et réalisables.

À l'heure actuelle, les efforts d'amélioration des lois sur la sécurité des véhicules automobiles du ministère des Transports portent avant tout sur la protection des occupants au cours de collisions frontales et latérales, sur la protection contre l'encastrement à l'arrière des remorques commerciales, sur les nouvelles exigences des sièges pour enfants et sur la protection des passagers d'autobus.

Sur le marché, on commence aussi à améliorer les technologies liées à la sécurité de la conduite automobile et à la protection contre les collisions. Les Systèmes de transport intelligents (SIT) utilisent des ordinateurs de bord pouvant activer les freins, la direction et l'accélérateur sans intervention du conducteur. Des systèmes avancés tels que le régulateur de vitesse adaptable et la vision nocturne, ont été posés sur quelques nouveaux modèles. La prochaine génération des systèmes inclura des avertisseurs d'écartement de la voie ainsi que des dispositifs permettant de maîtriser et d'éviter les obstacles. Tous ces progrès technologiques d'avenir contribueront à réduire le nombre d'accidents d'automobiles.

Les modifications apportées récemment au *Guide canadien de conception géométrique des routes*, apportant des indications explicites sur la conception des routes, rendront le système routier plus sécuritaire.

Dans le cadre du travail de l'Association des transports du Canada, on élabore présentement des lignes directrices nationales sur la vérification de la sécurité routière. Ce procédé de gestion garantira que tout ce qui a trait à la sécurité sera vérifié pendant la phase de conception. On élabore aussi des lignes directrices sur les zones d'alerte continues — zones striées estampées au bord de l'asphalte — qui préviennent les conducteurs lorsqu'ils sont en train de quitter la chaussée. Des lignes directrices sur la réfection de revêtements, sur la restauration et la reconstruction des routes (3R/4R) ont aussi été élaborées pour rendre les routes actuelles plus sécuritaires. On s'efforcera aussi de rendre les routes plus sécuritaires en exploitant des technologies avancées comme les Systèmes d'information géographique (SIG) pour fournir des données plus précises sur les lieux d'accidents afin d'améliorer la conception des véhicules.

AU-DELÀ DE 2001

LA DÉCENNIE À VENIR

Les intervenants de la sécurité routière canadienne relèvent un important défi en visant ces objectifs. Les récentes tendances sont cependant encourageantes. Le nombre de victimes est tombé de 29 % au cours des périodes de 1987 à 1989 et de 1997 à 1999.

L'établissement d'objectifs s'est avéré efficace dans un grand nombre de pays, spécialement en Australie et en Grande-Bretagne. Les pays qui se sont récemment fixés des objectifs en ont constaté les avantages : meilleure collaboration, acceptation du grand public, renforcement de l'engagement politique, des programmes plus efficaces et, finalement, réduction du nombre de décès et de blessures graves.

Les initiatives accomplies pour appuyer les quatre priorités stratégiques de Vision sécurité routière 2001 n'ont pas uniquement réduit le nombre de décès et de blessures. Elles ont aussi contribué à intensifier la sensibilisation des intervenants et du grand public sur les questions de sécurité routière. L'objectif de rendre les routes du Canada les plus sûres au monde est ambitieux mais justifié, vu les sommes exorbitantes que les accidents de la route imposent aux Canadiens. Les objectifs que fixe Vision sécurité routière 2010, quoique tout aussi ambitieux, se réaliseront si l'on améliore les programmes existants et si l'on prend de nouvelles mesures pour répondre aux préoccupations les plus urgentes.

On a établi un nouvel échéancier pour la Vision. Les objectifs sont fixés. Il est maintenant temps que tous les intervenants du domaine de la sécurité routière renouvellent leurs efforts pour rendre les routes canadiennes les plus sûres au monde.

AU-DELÀ DE 2001

Pour plus de renseignements au sujet des programmes et des initiatives en matière de sécurité routière à l'échelle nationale, veuillez communiquer avec Transports Canada, sans frais au 1 800 333-0371 ou au (613) 998-8616 si vous téléphonez de la région d'Ottawa, ou envoyer par courrier électronique vos commentaires ou questions à securiteroutiere@tc.gc.ca. Vous pouvez également visiter le site Web de Transports Canada à www.tc.gc.ca/securiteroutiere

POUR COMMUNIQUER AVEC LES REPRÉSENTANTS DU CCATM DANS LES PROVINCES ET TERRITOIRES, VEUILLEZ COMPOSER LES NUMÉROS SUIVANTS :

ALBERTA
Driver Safety, Research & Traffic Safety Initiatives • Alberta Infrastructure
Téléphone : (403) 427-8901

COLOMBIE-BRITANNIQUE
Traffic Safety Programs • Insurance Corporation of British Columbia
Téléphone: (250) 387-1049

ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD
Highway Safety Operations • Department of Transportation & Public Works
Téléphone : (902) 368-5211

MANITOBA
Permis et immatriculations • Ministère des Transports et des Services gouvernementaux
Téléphone : (204) 945-8194

NOUVEAU-BRUNSWICK
Gestion des véhicules à moteur • Ministère de la Sécurité publique
Téléphone : (506) 453-2407

NOUVELLE-ÉCOSSE
Road Safety Programs • Service Nova Scotia and Municipal Relations
Téléphone : (902) 424-3323

NUNAVUT
Community Government & Transportation • Téléphone : (867) 360-4614

ONTARIO
Direction de la sécurité des usagers de la route • Ministère des Transports
Téléphone : (416) 235-4050

QUÉBEC
Vice-présidence à la sécurité routière • Société de l'assurance automobile du Québec
Téléphone : (418) 528-3600

SASKATCHEWAN
Traffic Safety Program Evaluation • SGI • Téléphone : (306) 775-6182

TERRE-NEUVE
Highway Safety Programs • Department of Government Services & Land
Téléphone : (709) 729-2502

TERRITOIRES DU NORD-OUEST
Road Licensing and Safety • Department of Transportation
Téléphone : (867) 873-7406

YUKON
Research & Regulatory Projects • Department of Community & Transportation Services • Téléphone : (867) 667-5756

Conception graphique Solidgraphik inc

Le contenu de cette publication peut être reproduit sans autorisation expresse pourvu qu'il soit fait mention de la source.
©Travaux publics et Services gouvernementaux, 2001
Produit en septembre 2000 - Publié en mars 2001
ISBN 0-662-85493-4 • N° de catalogue : T45-1/2001F • TP 13347 F